Акт № 4

Проверено-65

КГ
3-С28

ПРОВЕРЕНА

Пр. 56 г.

Индекс	КГ		Шифр хранения
Авторский знак	3-С28		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Военмориздата. Зак. 1453—150000

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

213865

96825

Сѣверный морской путь.

Великая Сибирская желѣзная дорога, прорѣзывающая страну отъ Урала до Владивостока, соединяющая непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Тихій океанъ съ Атлантическимъ и тѣмъ самымъ пріобрѣтающая міровое значеніе, новый судъ, создающій новыя условія культурной жизни населенія, все растущія волны переселенческаго движенія,— все это несомнѣнно измѣнитъ въ корнѣ экономическую и культурную жизнь Сибири. Внѣ всякаго сомнѣнія она переживаетъ въ настоящее время великій историческій моментъ и передъ ней встаетъ полное неизвѣстности будущее, въ опредѣленіи котораго главенствующую роль будетъ играть то или иное отношеніе къ ней правительства.

Вотъ почему всякія правительственныя мѣропріятія, касающіяся Сибири и въ частности обсуждаемый въ настоящее время въ

комиссіи, собранной департаментомъ торговли и манофактуръ, вопросъ „О способахъ поощренія вывоза сибирскихъ продуктовъ морскимъ путемъ“ является вопросомъ высокой важности и совершенно исключительнаго значенія.

Еще недавно Сибирь была какой-то особенной, загадочной, заколдованой страной. Безконечные лѣса, великолѣпныя земли, всякіе климаты, флоры и фауны и ничтожная горсточка разбросанныхъ по ней людей. Сказочныя богатства—золото, серебро, желѣзо, мѣдь, свинецъ, графитъ, каменный уголь, мамонтовая кость, замѣчательная рыба—всѣ эти богатства лежали втунѣ мертвымъ капиталомъ и почти вовсе не эксплутировались. Эти богатства были разсыпаны отъ подножія Саянъ и Алтая до Ледовитаго океана, отъ Камчатки до Оби, но всѣ они были страшно далеки отъ центральной Россіи, которая являлась единственнымъ потребителемъ этихъ богатствъ. Золото, конечно, могло бороться съ этими многотысячными разстояніями, могли выдерживать ихъ пушнина и мамонтовая кость и кое-что изъ другихъ продуктовъ, но главная масса перечисленныхъ богатствъ и тѣхъ, которыя будутъ накоп-

ляться въ отдаленной Сибири, благодаря увеличивающемуся народонаселенію, хлѣба и всякіе продукты животноводства не могутъ выдерживать большихъ разстояній и не могутъ слѣдовательно фигурировать на внутреннемъ рынкѣ Россіи.

Такія же разстоянія приходится проходить тому, что идетъ изъ Россіи и что нужно отъ нея Сибири: мануфактурныя издѣлія, вино и табакъ, керосинъ и свѣчи. Все, что нужно для обихода, является страшно дорогимъ въ Сибири и тяжело ложится на бюджетъ сибирскаго жителя, или не находитъ доступа туда, хотя даже такъ нужны для культурной жизни Сибири: металлы, машины и всякія громоздкія вещи.

Въ этомъ обстоятельствѣ, въ огромныхъ разстояніяхъ, которыя должны проходить ввозимые въ Сибирь и вывозимые оттуда предметы въ значительной мѣрѣ кроется причина отсталости Сибири и медленнаго развитія ея культурной и экономической жизни. Нужно быть большимъ оптимистомъ, чтобы надѣяться, что Великая Сибирская желѣзная дорога устранитъ всѣ упомянутыя неудобства и сгладитъ значеніе огромныхъ разстояній. Внѣ всякихъ сомнѣній, она оживитъ и

облегчитъ торговыя сношенія центральной Россіи и Сибири, но она отразится главнымъ образомъ только на ближайшихъ мѣстностяхъ западной Сибири, на узкомъ районѣ, прилегающемъ къ полотну желѣзной дороги, и притомъ отразится опять-таки на предметахъ ввоза и вывоза, которые способны будутъ вынести тяжесть желѣзнодорожнаго тарифа. Если мы знаемъ случаи въ коренной Россіи, когда рядомъ съ несущимся поѣздомъ плетутся крестьянскія розвальни съ хлѣбомъ и рядомъ съ рельсовымъ путемъ продолжаетъ жить старозавѣтный гужевой путь—было бы странно думать, чтобы изъ дальнихъ угловъ Енисейской и Иркутской губерній потянулось по желѣзной дорогѣ въ Россію сибирское сырье, а изъ Россіи туда пріѣхала крестьянская молотилка и всякія машины.

Наоборотъ,—есть полное основаніе бояться, что Сибирская дорога тяжкимъ бременемъ ляжетъ на государственный бюджетъ, если культурная жизнь Сибири не будетъ идти въ уровень новыхъ поставленныхъ ей задачъ.

А между тѣмъ въ Сибири есть чудные водные пути, какихъ нѣтъ во всемъ мірѣ!..

Есть могучія рѣки, какъ Обь, Лена, Енисей, по которымъ безъ перегрузки глубокосидящіе морскіе пароходы могутъ идти отъ устья вверхъ, слишкомъ на двѣ тысячи верстъ, и изъ Лондона прямо подходить къ бульвару города Енисейска. Эти рѣки прорѣзываютъ Сибирь поперекъ отъ границы Китая до береговъ Ледовитаго океана; въ эти рѣки впадаютъ притоки величиной не меньше, если не больше Волги, какъ Ангара, Иртышъ, Подкаменная и Нижняя Тунгузка, а въ эти притоки впадаютъ еще притоки—все большія судоходныя рѣки, прорѣзывающія Сибирь во всѣхъ направленіяхъ и являющіяся такими естественными, такими легкими и дешевыми путями.

Всѣ эти рѣки, притоки и притоки притоковъ,—всѣ эти водяные пути ведутъ въ океанъ, этотъ широкій водяной путь, который могъ бы соединить Сибирь съ культурнымъ міромъ.

Послѣднее двадцатилѣтіе достаточно убѣдило, что плаваніе изъ Сибири въ Европу и обратно, хотя и въ короткій промежутъ времени (отъ одного до двухъ мѣсяцевъ) вполнѣ возможно.

До настоящаго времени торговыя сноше-

нія морскимъ путемъ носятъ чисто случайный характеръ. Это совершенно понятно. Безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ всякій разъ ограничивался лишь короткимъ рядомъ лѣтъ. Съ 1878 года, съ Высочайшаго соизволенія, такой безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ къ устьямъ Оби, Енисея и Лены былъ разрѣшаемъ то на пять лѣтъ, то на три года, то на годъ. Притомъ таковой ввозъ былъ ограниченъ лишь нѣкоторыми товарами и въ опредѣленномъ количествѣ по ближайшему усмотрѣнію г. министра финансовъ. По заявленію русскихъ фабрикантовъ и заводчиковъ къ безпошлинному ввозу были воспрещены слѣдующіе товары: иностранный сахаръ, мануфактура, сода каустическая и кальцированная, стекло, стеклянныя издѣлія, спиртъ, вино, крѣпкіе напитки, табакъ, сигары, чай, патентованныя лѣкарства. Кромѣ того, отъ судовъ, нагруженныхъ иностранными товарами, при самомъ отплытіи въ Сибирь требовалось представленіе въ министерство финансовъ списка съ обозначеніемъ наименованій и количества каждаго товара. Списокъ этотъ долженъ былъ подлежать разсмотрѣнію министра финансовъ и министра государственныхъ имуществъ

для того, чтобы въ случаѣ, если найдено будетъ, что онъ заключаетъ въ себѣ такіе товары и въ такомъ количествѣ, что безпошлинный провозъ ихъ могъ бы причинить вредъ нашей внутренней заводской и фабричной промышленности, можно было эти товары или вовсе не допускать къ безпошлинному привозу, или допускать лишь въ ограниченномъ количествѣ.

Нечего удивляться, что при такихъ неопредѣленныхъ, растяжимыхъ условіяхъ, допускающихъ широкія толкованія и не дающихъ предпринимателю никакихъ гарантій, а порою даже лишающихъ увѣренности, не могли развиться вплоть до настоящаго времени сколько-нибудь правильныя и широкія сношенія Запада съ Сибирью.

Для иллюстраціи приведемъ слѣдующій фактъ: въ 1896 году, 15 марта, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, за исключеніемъ опредѣленной категоріи ихъ на три года, т. е. *по 15 марта 1899 г.*

Между тѣмъ уже теперь опубликовывается во всеобщее свѣдѣніе, что съ нынѣшняго *1898 года* безпошлинный ввозъ товаровъ отмѣняется, за исключеніемъ каменнаго

угля и соли (которые, вѣроятно, не найдутъ сбыта въ Сибири) и золотопромышленныхъ машинъ. Вотъ что произошло въ истекшую навигацію. Въ Енисейскъ доставлено было изъ-за границы отъ 10 до 15 тысячъ пудовъ стеариновыхъ свѣчей (не упомянутыхъ въ числѣ запрещенныхъ къ ввозу товаровъ въ Высочайшемъ соизволеніи), которые продавались въ Енисейскѣ по 8 руб. 50 коп. за пудъ, въ то время какъ имѣющія у насъ наибольшій сбытъ крестовниковскія свѣчи—отъ 10 р. 50 к. до 11 руб. за пудъ. Немедленно заграничныя свѣчи были воспрещены къ продажѣ и лежатъ въ настоящее время въ складахъ, а владѣльцы думаютъ отправить ихъ обратно за границу, если съ нихъ не будетъ сложена пошлина.

Посмотримъ, въ какихъ условіяхъ совершается это плаваніе сѣвернымъ морскимъ путемъ.

Въ Вардэ, самомъ сѣверномъ пунктѣ Норвегіи, суда дѣлаютъ на нѣсколько мѣсяцевъ послѣдніе запасы угля, провизіи, одежды и направляются въ открытый сѣверный океанъ къ берегамъ Новой Земли и Вайгача. Оттуда стараются они проникнуть въ Карское море или однимъ изъ проливовъ (Югорскій Шаръ,

Карскія ворота, Маточкинъ Шаръ), или кругомъ Новой Земли, смотря по тому, какой путь свободенъ отъ льда.

Если не приходится ждать открытія затертыхъ льдомъ проливовъ и если Карское море свободно отъ льдовъ, то суда вступаютъ въ Карское море и быстро (въ три-четыре дня) достигаютъ устьевъ Оби и Енисея. Но это бываетъ лишь въ томъ случаѣ, если передъ приходомъ судовъ дуютъ южные или юго-западные вѣтры, которые угоняютъ льды на сѣверъ; если же дуютъ продолжительные сѣверные или сѣверо-восточные вѣтры, Карское море наполняется льдомъ. Тогда судамъ приходится выжидать благопріятнаго времени или протискиваться сквозь плавающіе льды или идти въ обходъ этихъ льдовъ, заходя далеко вглубь Байдаратской губы и затѣмъ подниматься на сѣверъ вдоль пустынныхъ береговъ Ялмала.

Ко всему этому нужно прибавить отсутствіе точныхъ картъ береговъ (имѣющіяся карты заключаютъ въ себѣ ошибки до 30 миль), господствующіе въ сѣверныхъ моряхъ туманы, которые не разсѣиваются иногда по цѣлымъ днямъ и даже недѣлямъ, отсутствіе маяковъ и отличительныхъ знаковъ на бере-

гахъ Ялмала, острова Бѣлаго и другихъ, однообразный характеръ береговъ, который не даетъ возможности судну опредѣлять свое мѣстоположеніе по примѣтнымъ мѣстамъ (что очень важно въ случаѣ продолжительныхъ тумановъ или ненастной погоды), полное отсутствіе спасательныхъ пунктовъ со складомъ топлива, провизіи и теплой одежды, такъ необходимыхъ на случай крушенія около этихъ пустынныхъ береговъ, гдѣ населеніе крайне рѣдко и непостоянно.

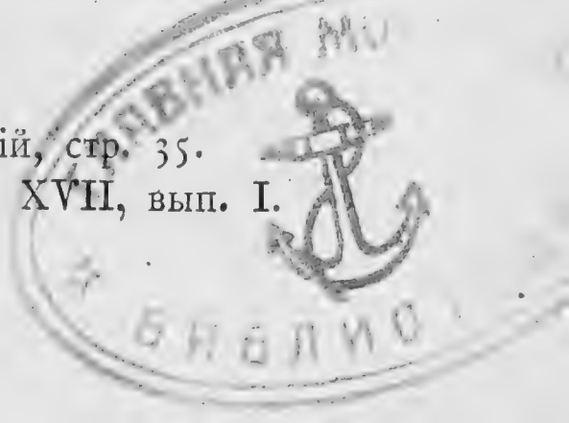
Достаточно памятно еще крушеніе парусной шхуны „Ермакъ“, на которой Крузенштернъ пытался проникнуть въ сибирскія рѣки въ 1862 году, когда путешественникамъ пришлось покинуть раздавленное льдами судно. Имъ пришлось идти пѣшкомъ по неровнымъ льдинамъ, встрѣчать открытыя мѣста, черезъ которыя переплывать на льдинахъ, гребя баграми, переплывать съ одной льдины на другую, долго, долго носиться на льдинахъ у берега, пока имъ не удалось достичь береговъ Ялмала, гдѣ, къ счастью, совершенно случайно они наткнулись на стоянку самоѣдовъ, отвезшихъ ихъ на оленяхъ въ Обдорскъ. Памятна зимовка въ Карскомъ морѣ двухъ ученыхъ экспедицій дат-

ской и голландской въ 1882 году, когда суда „Varna“ и „Difna“ 18 сентября были охвачены льдами. Въ теченіе зимы напоромъ льдовъ „Varna“ была раздавлена, а „Difna“ благополучно прозимовала во льдахъ, носясь все время съ ними по морю, и въ сентябрѣ 1883 года оказалась у береговъ Вайгача, откуда и вышла благополучно въ океанъ *).

Въ 1880 году на пароходѣ „Оскаръ Диксонъ“ плылъ въ устье Енисея А. М. Сибиряковъ и съ ними шла шхуна „Нордландъ“. По причинѣ рефракціи и неясной погоды суда вмѣсто Енисейскаго залива попали въ Гыданскій, гдѣ и зазимовали. А. М. Сибиряковъ скоро встрѣтилъ самоѣдовъ, которые и вывезли его черезъ 70 сутокъ въ Обдорскъ, а суда на слѣдующую весну были раздавлены льдами и экипажъ на заранѣе приготовленныхъ оленяхъ выѣхалъ частью на Обь, частью на Енисей **).

Памятно крушеніе парохода „Стіерненъ“, который, доставивъ въ 1894 году въ Енисей туэра отъ комитета Сибирской желѣзной до-

*) Морской путь въ Сибирь. Шокальскій, стр. 35.
**) Извѣст. русск. геогр. общ. 1881 г. т. XVII, вып. I.



роги, на обратномъ пути во время продолжительнаго тумана наткнулся на подводную отмель и на слѣдующую весну былъ также разбитъ льдомъ. Команда была вся спасена и отъ Хабаровой была доставлена сначала на оленяхъ, а потомъ лошадьми до Архангельска.

Все это достаточно показываетъ, что условія плаванія къ берегамъ Сибири не могутъ быть сравниваемы съ условіями плаванія къ берегамъ Балтійскаго моря или Финскаго залива и потому совершенно неосновательно мнѣніе, что въ настоящее время путь по Ледовитому океану можетъ считаться достаточно обезпеченнымъ. Автору этихъ строкъ въ 1894 году пришлось проѣхать на упомянутомъ норвежскомъ пароходѣ „Стіерненъ“ изъ Ньюкастля въ Енисейскъ и на себѣ испытать, насколько *достаточно обезпеченъ* этотъ путь.

Не даромъ у насъ въ Россіи до 70-хъ годовъ Карское море считали непроходимымъ ледникомъ. Да и въ настоящее время еще далеко не всѣ убѣждены въ полной доступности Карскаго моря. На это указываетъ до нѣкоторой степени та высокая страховая премія, которая въ настоящее время взи-

мается за суда и товары, отправляемые въ Сибирь черезъ Карское море (отъ 6 до 15%).

Разсматривая плаваніе изъ Европы въ Сибирь за послѣднее 20-лѣтіе, нельзя не видѣть, что первые шаги, первыя попытки были далеко не удовлетворительны. Изъ 27 судовъ, плававшихъ съ 1877 г. по 1886 г., достигли береговъ Оби и Енисея только 12, а изъ остальныхъ 15-ти многіе были затерты во льдахъ или вернулись обратно по незнакомству шкиперовъ съ условіями открытія и закрытія проливовъ и вообще съ условіями плаванія по Карскому морю. Второе десятилѣтіе плаванія по Карскому морю было болѣе благопріятно. Изъ 22 судовъ, плавающихъ въ Сибирь, почти всѣ благополучно достигли береговъ Енисея. До 1896 года всѣми этими плаваніями руководилъ капитанъ Виггинсъ. Это обстоятельство достаточно убѣдительно говоритъ за то, что капитанъ, хорошо ознакомившійся съ условіями плаванія по Карскому морю, можетъ ежегодно проводить судно черезъ Карское море. 1896 и 1897 годы были крайне благопріятны для плаванія: суда, шедшія по Карскому морю, вовсе не видали льда. При всѣхъ этихъ условіяхъ торговля черезъ Карское

море не могла еще развиться до значительныхъ размѣровъ. За послѣднія десять лѣтъ, съ 1887 по 1896 годъ, приходится всего ввоза около 11,881 п. въ годъ, а потери въ пошлинахъ около 18,500 руб.

Какое можетъ имѣть значеніе для Сибири сѣверный морской путь и правильно организованныя торговыя сношенія при условіи разрѣшенія безпошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ?

Раньше чѣмъ заговорить о сибирскомъ вывозѣ въ цѣломъ, остановимся для примѣра на одномъ, все увеличивающемся предметѣ этого вывоза—хлѣбѣ.

Левитовъ въ своей статьѣ „*Сибирскіе монополисты*“ говоритъ, что „съ проведеніемъ Сибирской желѣзной дороги на Тюмень, соединившей Обь и всѣ ея притоки съ уральскими горными заводами удобнымъ паровымъ сообщеніемъ, сибирскій хлѣбъ началъ понемногу проникать въ Екатеринбургъ и далѣе. Въ 1885—86 г. вышло изъ Сибири всего около 200,000 пудовъ, а потомъ съ каждымъ годомъ количество это быстро увеличивалось, а въ 1891—92 году уже закуплено въ Сибири западно-сибирскими пароходовладѣльцами 15 милл. пудовъ, которые ждутъ только

навигаціи, чтобы быть доставленными въ Тюмень. Громадное количество хлѣба, хлынувшее сразу изъ Сибири на Уралъ, объясняется не только удобнымъ паровымъ сообщеніемъ, установившимся въ настоящее время, но и повышеніемъ сельскохозяйственной производительности, вызываемымъ постоянно увеличивающимся наплывомъ переселенцевъ изъ Европейской Россіи". Отправка массы сибирскаго хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ къ ближайшимъ портамъ Европейской Россіи для вывоза за границу едва-ли возможна вслѣдствіе дальности разстоянія. Хотя сибирское купечество, собравшееся въ Ирбитѣ на ярмарку, въ 1890 году прошеніемъ, а въ 1891 г. телеграммой на имя гг. министра финансовъ и министра путей сообщенія излагало необходимость устройства пути для вывоза сибирскаго хлѣба за границу, для чего указывало на соединеніе рельсовымъ путемъ бассейновъ Оби и Сѣверной Двины, но провозъ этимъ путемъ съ неминуемыми перегрузками отъ верховьевъ Оби и Иртыша до Архангельска обошелся бы, по мнѣнію купцовъ, по 40 коп. съ пуда, а по вычисленію Левитова—дороже 70 коп.

Въ прошломъ году была сдѣлана вновь

96825
Центральная В-Морская Библиотека РКВМФ СССР

попытка доставки товаровъ изъ Европы въ устья Оби морскимъ путемъ, и сибирскіе хлѣботорговцы и пароходовладѣльцы, воспользовавшись случаемъ прихода судовъ, доставили въ видѣ опыта на иностранные корабли до 180 тысячъ пудовъ пшеницы и овса для сдачи въ бухтѣ „Находка“ по 16 к. съ пуда. Опытъ вполнѣ удался и теперь сибирскіе пароходовладѣльцы, хлѣботорговцы и купцы оставили свои несбыточныя мечты о желѣзной дорогѣ и подали г. министру финансовъ докладную записку, въ которой просятъ продлить срокъ дарованныхъ привиллегій для безпошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ, дабы привлечь къ устьямъ рѣкъ иностранныя суда, которыя безъ этого при тѣхъ же условіяхъ плаванія, можно навѣрное сказать, прекратятъ свои дальнѣйшія попытки, какъ это и было съ 1888 года, когда привиллегіи безпошлиннаго ввоза товара въ Енисей не касались рѣки Оби.

Если западно-сибирскій хлѣбъ, сплавляемый по бассейну Оби, подходящему къ городу Тюмени, къ самому Уралу, не можетъ пробиться черезъ Европейскую Россію на заграничные рынки и въ первый же урожайный и для Сибири, и для Россіи годъ можетъ

наводнить внутренніе рынки Россіи и понизить до неизвѣстнаго минимума и безъ того хронически низкія цѣны на хлѣбъ, то восточно-сибирскій хлѣбъ не можетъ имѣть никакого сбыта въ Россію и единственнымъ выходомъ для него являются рѣки, идущія въ океанъ и океанъ, ведущій за границу.

Мы потому такъ подробно останавливались на хлѣбѣ, что въ такомъ же положеніи находятся и другіе продукты сельскаго хозяйства и все сибирское сырье.

Конопля и конопляное сѣмя, ленъ, пенька, продукты животноводства—сало, кожи, волосъ, шерсть, щетина, рога, кости, не говоря уже о другихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ предметахъ, какъ лѣсной матеріалъ, графитъ, разработка и отправка которыхъ можетъ начаться только при дешевомъ водномъ пути. Отправка многихъ изъ этихъ продуктовъ была сдѣлана въ минувшую навигацію не только изъ западной Сибири, но и изъ Забайкалья Иркутской губерніи, откуда было отправлено, въ видѣ опыта, шерсть, волосъ, кожи, рога и пр. и даже графитъ Алибера, уже давшій превосходный матеріалъ для карандашей Фабера, а нынѣ, вслѣдствіе отъѣзда Алибера и дороговизны доставки, упо-

требляемый только для приготовленія золотоплавильныхъ тиглей иркутской золотосплавочной лабораторіи.

Не менѣе, если не болѣе важенъ для Сибири сѣверный морской путь и безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ съ точки зрѣнія удешевленія предметовъ *ввоза*.

Все то, что привозится въ Сибирь изъ Россіи, стоитъ страшно дорого и тяжело ложится на бюджетъ сибирскаго обывателя и чѣмъ дальше на востокъ, чѣмъ дальше отъ рѣкъ, городовъ и трактовъ, тѣмъ дороже и тѣмъ тяжелѣе. Въ Туруханскомъ краѣ фунтъ сахару стоитъ отъ 35 до 50 коп. ф., а кирпичъ чаю, составляющій предметъ первой необходимости, отъ 1 р. 50 к. до 2 р. за кирпичъ. Матеріи, предметы домашняго хозяйства, все это страшно дорого въ сравненіи съ Россіей—даже въ такихъ крупныхъ городахъ, какъ Красноярскъ, Енисейскъ, Иркутскъ,—и можно съ увѣренностью сказать, что чиновнику, жившему сносно на полторы и двѣ тысячи въ Москвѣ и Петербургѣ, труднѣе, да еще съ меньшимъ комфортомъ жить въ восточной Сибири на три и на четыре тысячи.

Мы помнимъ недавнее время, конецъ семидесятыхъ годовъ, когда лампы покупались на нижегородской ярмаркѣ и красовались въ енисейскихъ домахъ, какъ предметы украшенія за неизвѣстностью употребленія керосина, съ которымъ насъ познакомили опять-таки иностранцы. Крестовниковская свѣчка, стоющая въ Енисейскѣ отъ 10 р. 50 к. до 11 р. (а еще недавно 12 и 13 руб. за пудъ) за предѣлами его стоитъ еще дороже и составляетъ во многихъ мѣстахъ недоступную роскошь: вотъ почему даже люди средняго достатка по сіе время обходятся сальными свѣчами.

Еще большее значеніе имѣетъ безпошлинный ввозъ тѣхъ продуктовъ, которые нужны для улучшенія земледѣльческой культуры и для возникновенія фабричной и заводской промышленности. Богатства Сибири неисчислимы, но для того, чтобы ими овладѣть, ихъ нужно вырыть изъ земли, нужно ихъ обработать, нужно сдѣлать изъ сырого матеріала *товаръ*, для этого нужны чугунъ и желѣзо, и сталь, и всѣ металлы, для этого нужны химическіе продукты и стекло, и десятки другихъ продуктовъ. Для того, чтобы улучшить примитивное сибирское земледѣліе

нужны дешевыя и хорошія земледѣльческія орудія, нужны фосфориты и опять-таки десятки другихъ предметовъ. Нужны десятками всякія машины для всѣхъ тѣхъ производствъ, которыя намѣчены жизнью, которыя стучатся въ дверь.

Если Европейская Россія и ея земледѣліе стонетъ подъ тяжестью покровительственныхъ пошлинъ, если желѣзо и чугунъ являются такимъ драгоцѣннымъ и рѣдкимъ фруктомъ въ центральной русской деревнѣ, что тульскіе мужики, какъ сообщалось въ нынѣшнемъ году въ газетахъ, ухитрились придумать телѣгу безъ полоски желѣза, безъ кусочка чугуна и, повидимому, собираются возвратиться къ болѣе древнимъ формамъ человѣческой культуры, что-то вродѣ каменнаго вѣка,—то легко себѣ представить, во что обойдутся эти желѣзо, чугунъ и сталь въ далекихъ углахъ Сибири и какъ трудно проникать всякимъ машинамъ и земледѣльческимъ орудіямъ въ сибирскія страны, и какъ трудно этимъ странамъ выйти изъ вѣкового застоя и перейти къ высшимъ формамъ культуры.

Въ нашъ планъ не входитъ нарисовать

общую схему тѣхъ культурныхъ улучшеній и экономическаго преуспѣянія, которыя, по нашему мнѣнію, внесутъ въ сибирскую жизнь урегулированныя правильныя сношенія съ Западной Европой и безпошлинный ввозъ въ устья сибирскихъ рѣкъ иностранныхъ товаровъ; но мы не можемъ не остановиться на нѣкоторыхъ сторонахъ сибирской жизни, на нѣкоторыхъ вопросахъ ея, которые давно поставлены остро и тяжело жизнью и требуютъ настоящаго освѣщенія, самаго немедленнаго рѣшенія.

Прежде всего—сибирская золотопромышленность. Истощеніе розсыпныхъ пріисковъ въ Сибири вообще и въ Енисейской сѣверной и южной тайгѣ въ частности сдѣлалось давно извѣстнымъ фактомъ. Старые пріиски истощаются, новыхъ крупныхъ заявокъ давно уже нѣтъ, давно уже промываются старые отвалы прежнихъ сказочно-богатыхъ пріисковъ, все болѣе и болѣе сокращаются работы. А между тѣмъ въ той же тайгѣ залегаютъ могучіе утесы съ руднымъ золотомъ, къ которому неоднократно протягивались съ постоянной неудачей „голыя“ руки съ несовершенными орудіями сибиряковъ-золотопромышленниковъ. Помимо нашего кореннаго

русскаго недостатка—отсутствія просвѣщенія вообще и недостаточности техническаго образованія въ частности, эти залежи сибирскаго руднаго золота не эксплуатируются въ настоящее время въ значительной мѣрѣ, вслѣдствіе недостатка въ нужныхъ машинахъ и аппаратахъ, трудности и дороговизны полученія ихъ черезъ Европейскую Россію. Въ такомъ же положеніи находится все горное сибирское дѣло и такъ же, какъ и золотопромышленность, нуждается въ безпошлинномъ ввозѣ машинъ и всѣхъ тѣхъ продуктовъ, которые нужны для фабричной и заводской промышленности. Въ такомъ же положеніи находится кустарная промышленность, не могущая развиваться за дороговизной и отсутствіемъ инструментовъ.

Есть другой вопросъ сибирской жизни, давно стоящій на очереди и ждущій немедленнаго рѣшенія—я говорю объ экономическомъ положеніи сибирскаго побережья Ледовитаго океана и о тѣсно связанномъ съ нимъ инородческомъ вопросѣ въ широкомъ смыслѣ.

Давно стали извѣстными фактами обнищаніе и вымираніе сѣверныхъ сибирскихъ инородцевъ, періодическія голодовки, оспа

и другія эпидемическія заболѣванія, охватывающія огромные районы и уносящія массы жертвъ, низкій уровень ихъ культуры, не измѣнившійся и не поднявшійся сколько-нибудь замѣтно со времени завоеванія ихъ русскими. Вотъ какъ описываетъ положеніе тазовскихъ остяковъ въ оффиціальномъ донесеніи „отдѣльный“ приставъ Петровъ: „Теперь большинство инородцевъ тазовскаго участка и тымско-караконской остяцкой управы сидятъ только у запоровъ рѣчекъ въ ямахъ или убогихъ чумахъ совершенно голые и голодные, питаясь только одной скудной рыбой. Подъ вліяніемъ такой убогой жизни, въ этой ордѣ чаще и чаще стали повторяться случаи съѣданія другъ друга, такъ что даже инородцы другихъ ордъ опасаются близко подходить къ стойбищамъ тазовскихъ остяковъ“. (Очерки Туруханскаго края. В. Крутовской. „Сибирская Жизнь“ за 1897 г.). Авторъ настоящей статьи получилъ въ 1894 году отъ туруханскаго благочиннаго священника письмо, въ которомъ онъ пишетъ, что съ 1800 года въ тазовскомъ приходѣ съѣдено людей другъ другомъ 20 (Тазовскій приходъ тамъ, гдѣ раньше находился городъ Мангазея). А между тѣмъ Обь,

Енисей и Лена, ихъ притоки и озера, разбросанныя въ тундрѣ, полны самыхъ драгоцѣнныхъ рыбныхъ породъ, какъ нельма, максунъ, чиръ, осетръ, стерлядь, туруханская сельдь, которые ловятся въ настоящее время въ относительно ничтожномъ количествѣ. „Въ этомъ году Михаилъ Сотниковъ и другіе промышленники выбрасывали рыбу на Пустомъ островѣ: не хватило соли и бочекъ. По словамъ промышленниковъ, „весь берегъ былъ заваленъ гніющей рыбой“, такъ пишетъ въ своей обширной и обстоятельной докладной запискѣ г. Кулаковъ, командированный иркутскимъ генералъ-губернаторомъ въ низовья Енисея для переноса города Туруханска въ другое мѣсто. „Несомнѣнно, что около устьевъ Енисея возникнутъ со временемъ факторіи, гдѣ будетъ производиться не только рыбный, но и дельфинный и тюленій промыслы. То обстоятельство, что эти богатыя мѣста лежатъ на морскомъ пути изъ Европы въ Азію, является очень благопріятнымъ признакомъ для Туруханскаго края“. Высказываясь въ концѣ своей записки за безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ, въ виду огромнаго значенія морского пути для сибирскаго рыбнаго дѣла, г. Ку-

лаковъ говоритъ: „Особенно важно удешевленіе предметовъ первой необходимости, какъ хлѣбъ, чай, мануфактурные товары, и предметовъ, которые могутъ имѣть непосредственное значеніе для рыбопромышленности, какъ соль, пряжа для неводовъ, жестяныя коробки для консервовъ, прованское масло, колоніальные товары и проч.“. Присоединяясь цѣликомъ къ мнѣнію г. Кулакова, мы можемъ только напомнить, до какихъ огромныхъ размѣровъ доходитъ вывозъ рыбныхъ продуктовъ изъ Америки, и въ какую крупную отрасль промышленности выросло тамъ рыбное дѣло.

Не говоря уже о томъ, что и сибирское рыбное дѣло могло бы вырости въ такую же крупную отрасль промышленности,—расширеніе и упрядоченіе его несомнѣнно дало бы хорошій заработокъ и улучшило бы экономическое положеніе инородцевъ, занимающихся рыбнымъ промысломъ. Въ какомъ положеніи находится въ настоящее время этотъ промыселъ, ярко рисуетъ та же докладная записка г. Кулакова. Не перечисляя всѣхъ формъ, въ которыхъ выражается эксплуатація инородцевъ русскими промышленниками, мы укажемъ только на одинъ фактъ. При

продажѣ инородцами рыбы на русскіе лодки и пароходы, нѣтъ и въ поминѣ того, что можно было бы назвать торговлей: инородецъ даже и не пытается назначить цѣну на свои продукты. Эти цѣны устанавливаются владѣльцами лодокъ и пароходовъ въ городѣ Енисейскѣ передъ отплытіемъ въ Туруханскъ. „Случается,—говоритъ г. Кулаковъ,—лодку свѣжей рыбы продаютъ за картузъ, за 2 ф. сахару, за кирпичъ чая“. Не понимая возможности назначать цѣну за то, что онъ продаетъ, инородецъ также не понимаетъ возможности торга и за то, что онъ покупаетъ у русскихъ промышленниковъ. Вынужденный продавать по той цѣнѣ, какая угодна русскому промышленнику, и такимъ же образомъ покупать, опутанный сѣтями кабалы, инородецъ является вѣчнымъ должникомъ русскаго промышленника и не имѣетъ никакой возможности освободиться когда-нибудь отъ этой рабской зависимости.

Такимъ же источникомъ заработка для инородцевъ явились бы разработка не находящаго въ настоящее время вывоза графита, огромными залежами встрѣчающагося по притокамъ Енисея, Нижней Тунгуски, Бахтѣ, Курейкѣ и Фатьянихѣ, и разработка

каменнаго угля. Залежи каменнаго угля находятся, между прочимъ, въ 120 верстахъ отъ расположеннаго на Енисеѣ въ его низовьяхъ селенія Дудинскаго. Въ 1894 или въ 1895 году для гидрографической экспедиціи полковника Вилькицкаго, оттуда было взято двадцать тысячъ пудовъ каменнаго угля, сотни юраковъ и долганъ нашли себѣ заработокъ, перевозя на оленяхъ этотъ уголь въ с. Дудинское и накладывая по 10 пудовъ на нарту. Я не говорю уже о необходимости упорядоченія и другой постановки торговли инородцевъ пушниной, мамонтовой костью и проч., и проч.

Не одна экономическая бѣда виситъ надъ бѣдной головой инородца. Онъ нуждается въ элементарнѣйшемъ гражданскомъ благоустройствѣ *), которое защитило бы его отъ царящаго въ тундрѣ насилія и беззаконія. Онъ нуждается въ просвѣщеніи, медицинской помощи и во многомъ другомъ. Широко открытый сѣверный морской путь и безпош-

*) Даже теперь при введеніи въ Сибири судебно-мировыхъ учрежденій, говоритъ г. Кулаковъ, реформа не коснулась Туруханскаго края, и обязанности мирового судьи возложены на этого же туруханскаго отдѣльнаго пристава, который и безъ того единоличный администраторъ и судья на пространствѣ больше, чѣмъ въ $1^1/_2$ милліона квадратныхъ верстъ.

линный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ, удешевляя его жизнь, поднимая цѣны на продаваемые имъ продукты, создавая и расширяя его заработки и освобождая отъ исключительной кабалы русскаго промышленника, несомнѣнно улучшили бы его экономическое положеніе, и въ этомъ смыслѣ являются воистину вопросомъ жизни и смерти для этого беззащитнаго и безпомощнаго, голодающаго и вымирающаго сѣвернаго сибирскаго инородца.

Мнѣ остается коснуться еще одного очень важнаго для Сибири вопроса—развитія пароходства въ Ледовитомъ океанѣ и въ особенности на рѣкахъ Восточной Сибири. Я уже упоминалъ о значеніи этихъ могучихъ, громадныхъ сибирскихъ рѣкъ, прорѣзывающихъ Сибирь въ разныхъ направленіяхъ и являющихся въ настоящее время, можно думать и на долго въ будущемъ, естественными и единственно доступными по дешевизнѣ путями для внутренней и внѣшней торговли Сибири.

Важность развитія такого пароходства уже давно сознана правительствомъ, которое употребляетъ всѣ усилія вплоть до субсидированія частной иниціативы въ этомъ направ-

леніи. Субсидіируется пароходство на Мурманѣ, на Амурѣ. Субсидіированіе явится прямо невозможнымъ, если дѣло будетъ идти не о мурманскомъ пароходствѣ, оперирующемъ на небольшомъ сравнительно разстояніи и въ свободномъ отъ льдовъ морѣ, а объ организаціи пароходныхъ сношеній съ Сибирью черезъ Карское море. Также немыслимы будутъ субсидіи, разъ вопросъ будетъ поставленъ о широкой постановкѣ пароходнаго дѣла на сибирскихъ рѣкахъ.

Безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ сразу рѣзко подвинулъ бы вопросъ о развитіи рѣчного флота на сибирскихъ рѣкахъ,—притомъ безъ всякихъ субсидій со стороны государства, безъ всякаго риска для него. И только онъ одинъ, безпошлинный ввозъ...

Мы беремъ на себя смѣлость говорить такъ рѣшительно не только потому, что пароходы и машины Сибирь можетъ покупать только за границей (къ слову сказать, первый пароходъ, открывшій пассажирское движеніе между Енисейскомъ и Красноярскомъ, былъ пришедшій изъ Германіи пароходъ „Дальманъ“), но и потому, что сибирская торговля и промышленность и внутреннія

сношенія слишкомъ слабо развиты для того, чтобы въ настоящее время могла проявиться широкая инниціатива въ рѣчныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ. Такая инціатива можетъ проявиться, и сибирское пароходное дѣло сразу встать на ноги—только въ томъ случаѣ, если будетъ поставлена общая достаточно широкая цѣль, если явится большое дѣло, которое гарантируетъ пароходчикамъ грузы во всѣхъ направленіяхъ. Такой цѣлью, такимъ дѣломъ можетъ сдѣлаться открытый морской путь и безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, распредѣленіе иностранныхъ товаровъ по различнымъ районамъ и вывозъ оттуда сибирскаго хлѣба и сырья. Намъ нечего доказывать, что появленіе въ Сибири пароходовъ на рѣкахъ, помимо значенія для заграничнаго ввоза и вывоза, имѣло бы огромную важность во внутреннихъ сибирскихъ сношеніяхъ и послужило бы могучимъ толчкомъ къ ускоренію темпа сибирской жизни, и укажемъ только на одинъ фактъ, иллюстрирующій степень застоя сибирской жизни, недостаточность этихъ внутреннихъ сношеній. Случается, что въ Минусинскомъ округѣ, расположенномъ по берегамъ Енисея, хлѣбъ

стоитъ десять копѣекъ, а въ Енисейскѣ—восемьдесятъ копѣекъ и рубль, а въ Туруханскѣ—уже полтора и два рубля, а въ мѣстности за тундрой до 7 рублей, хотя Енисейскъ и Туруханскъ стоятъ на томъ же Енисеѣ.

Намъ могутъ бросить упрекъ, что, защищая безпошлинный ввозъ инстранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ, мы стоимъ на почвѣ узкихъ сибирскихъ интересовъ...

Но вѣдь сама Сибирь слишкомъ широка для того, чтобы ея интересы были узкими, и нужно быть близорукимъ, чтобы не видѣть обще-государственнаго значенія сѣвернаго морского пути и безпошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ. Съ проведеніемъ Великой Сибирской желѣзной дороги, съ продолжающимъ все расти переселенческимъ движеніемъ, съ тѣмъ значеніемъ, которое начинаетъ пріобрѣтать Сибирь въ качествѣ передового поста въ становящихся все болѣе и болѣе сложныхъ отношеніяхъ съ Китаемъ, Кореей и Японіей, — она заняла огромное мѣсто въ обще-государственной жизни Россіи, и—внѣ всякаго сомнѣнія—ея экономическій подъемъ, ея культурный ростъ составляютъ

великое общегосударственное дѣло и имѣютъ право ожидать внимательнаго и заботливаго отношенія правительства. Мы уже упоминали, что съ увеличеніемъ народонаселенія будетъ увеличиваться количество производимаго Сибирью хлѣба, и не нынче—завтра онъ можетъ массой хлынуть въ Европейскую Россію, наводнить собою внутренніе рынки и произвести огромную ломку въ сельскохозяйственномъ строѣ Россіи. Мы упоминали также, что Великая Сибирская желѣзная дорога можетъ оказаться безъ грузовъ, — въ особенности въ пространствѣ Восточной Сибири, и лечь тяжкимъ бременемъ на государственный бюджетъ. Это — вопросъ огромной важности, съ которымъ нельзя не считаться. Только повышеніе культуры, призывъ къ жизни естественныхъ богатствъ и производительныхъ силъ Сибири могутъ снять съ плечъ Россіи это тяжкое бремя сибирской желѣзной дороги. Повышенная земледѣльческая культура, сбытъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, и въ результатѣ этого улучшеніе экономическаго положенія земледѣльческаго населенія Сибири, возникновеніе фабрикъ и заводовъ и эксплуатація естественныхъ богатствъ Сибири, возникно-

веніе широкой сѣти рѣчного пароходства, регулирующаго внутреннія цѣны, оживляющаго внутреннія сношенія и поднимающаго торговлю, удешевленіе и облегченіе сибирской жизни и въ результатѣ увеличеніе благосостоянія Сибири въ широкомъ смыслѣ— только одни они создадутъ грузы для Великой Сибирской желѣзной дороги и дадутъ ей пассажировъ. Вотъ почему, по нашему мнѣнію, безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь имѣетъ не мѣстное только, но и общегосударственное значеніе.

Намъ могутъ предъявить еще одно обвиненіе — (болѣе узкое), что, призывая иностранцевъ, мы наносимъ вредъ интересамъ русской фабричной и заводской промышленности. Мы уже говорили, что, какъ плаваніе черезъ Карское море къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ—не одно и то же, что плаваніе къ портамъ Балтійскаго моря и Финскаго залива, такъ и тяжесть покровительственныхъ пошлинъ не одинаково чувствуется по ту и по сю сторону Урала: для Сибири она является несравненно тяжелѣе, чѣмъ для Россіи. Къ тому же мы можемъ воспользоваться излюбленнымъ аргументомъ боевой кучки русскихъ мануфактуристовъ.

Эта боевая партія русской промышленности по сіе время еще не родила дешевыхъ цѣнъ на сахаръ и чугунъ, на машины и ситцы, и на стеариновую свѣчку; поэтому мы имѣемъ право заподозрить искренность рѣчей и техническія способности русскихъ промышленниковъ и съ гораздо большимъ правомъ сказать: „дайте намъ, Сибири, время подняться на ноги, дайте намъ безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ и освободите насъ отъ тяжести вашихъ цѣнъ, дайте возможность вырости нашему земледѣлію, торговлѣ и промышленности,—тогда закрывайте безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ. Смѣемъ думать, что мы скорѣе выполнимъ обѣщаніе о нашемъ культурномъ прогрессѣ, чѣмъ московскіе фабриканты—о пониженіи цѣнъ ихъ продуктовъ и о техническихъ усовершенствованіяхъ ихъ производствъ“.

Вопросъ—ясенъ. Безпошлинный ввозъ иностранныхъ продуктовъ долженъ быть допущенъ въ устья сибирскихъ рѣкъ. Слишкомъ крупные сибирскіе и общегосударственные интересы замѣшаны въ этомъ вопросѣ, чтобы можно было серіозно спорить противъ *безпошлиннаго* ввоза.

Въ виду значительнаго различія условій Западной и Восточной Сибири, для первой желательно и справедливо допущеніе ввоза въ устье Оби иностранныхъ товаровъ частью безпошлинно, частью съ пониженной противъ европейской пошлиной, для Восточной же Сибири желательно, справедливо и вполнѣ необходимо разрѣшеніе безпошлиннаго ввоза *всѣхъ* товаровъ. Поставленный на обсужденіе собранной департаментомъ торговли и мануфакуръ комиссіи вопросъ „о способахъ поощренія вывоза сибирскихъ продуктовъ морскимъ путемъ“—если—это дѣйствительно вопросъ, а не стилистическій оборотъ не имѣющей содержанія рѣчи—допускаетъ только одно это рѣшеніе, такъ какъ иностранныя суда только тогда пойдутъ за этими „сибирскими продуктами“, когда имъ будетъ съ чѣмъ идти тѣмъ опаснымъ тяжелымъ путемъ, который называется „сѣверный морской путь“.

Конечно, этотъ безпошлинный ввозъ долженъ быть поставленъ не въ тѣ неопредѣленныя, растяжимыя, допускающія широкія толкованія рамки, о которыхъ я говорилъ по поводу привезенныхъ въ нынѣшнемъ году въ Енисейскъ стеариновыхъ свѣчей, а въ

нормальныя условія: съ точной регламентаціей, съ широкимъ опубликованіемъ и продолжительнымъ срокомъ (до 10 лѣтъ),—въ такія условія, которыя расширили бы иностранную иниціативу и дали бы должную увѣренность, какъ иностраннымъ предпринимателямъ, такъ и сибирскимъ промышленникамъ и пароходчикамъ.

Мы видѣли, какъ много представляетъ трудностей сѣверный морской путь и какъ много нужно иниціативы и увѣренности со стороны иностранныхъ предпринимателей. Не смотря на эти трудности, еще почти триста лѣтъ тому назадъ многіе „галанскіе нѣмцы“, о которыхъ упоминаетъ въ своемъ донесеніи царю Михаилу Ѳеодоровичу въ 1616 году тобольскій воевода князь Куракинъ, плавали со своими товарами въ устье сибирскихъ рѣкъ и не одинъ нѣмчинъ „Сава Француженинъ“ встрѣчался съ русскимъ промышленникомъ „Кондрашкой Куркинымъ“ въ теперь пустынной, а тогда оживленной туруханской тундрѣ около города Мангазеи, когда-то бывшаго крупнымъ сѣвернымъ, торговымъ центромъ. Все то старое погибло, исчезъ съ лица земли торговый городъ — Мангазея, и тамъ, гдѣ раньше шла бойкая

мѣновая торговля, теперь люди ѣдятъ съ голода другъ друга, а особая комиссія розыскиваетъ по тундрѣ мѣсто, куда бы перенести этотъ замѣнившій Мангазею, никому ненужный, мертвый Туруханскъ: Сибирь на 250 лѣтъ была обречена на застой и спячку. Все это сдѣлалъ ратовавшій о пошлинахъ и закрывшій морской путь воевода.

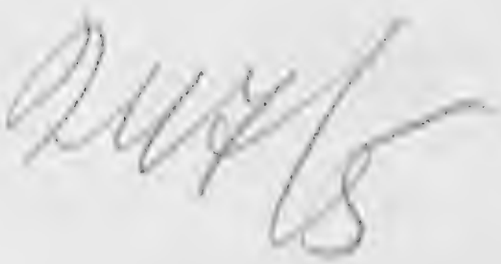
И теперь, черезъ 250 лѣтъ, когда только что начали оживать торговыя сношенія Ледовитымъ океаномъ, снова поднимается вопросъ о закрытіи для иностранцевъ сѣвернаго морского пути и снова возникаютъ опасенія, какъ бы не пріѣхали со своими дешевыми товарами и не разбудили спящую Сибирь разные „галанскіе нѣмцы“ и „нѣмчины Савы Француженины“!..

Этотъ примѣръ однако достаточно ярко показываетъ, какъ осторожно и бережно нужно относиться къ возникающимъ торговымъ сношеніямъ Сибири съ заграницей и убѣдительно доказываетъ, къ сожалѣнію, такую старую, старую истину, какъ трудно у насъ въ Россіи что нибудь созидать и какъ легко губить...

Мы упоминали о Царскихъ милостяхъ,

дарованныхъ Сибири—новомъ судѣ и Великой Сибирской желѣзной дорогѣ... Мы надѣемся, что намъ будетъ дарована и эта милость временный безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устья Сибирскихъ рѣкъ, составляющій такое логическое продолженіе Великой Сибирской желѣзной дороги.

Надѣемся и вѣримъ...



КГ1(11)18
КЭ8(Р)08

КГ | С
28

КГ | С
3 | 28